IMT Nuremberg Archives

H – 3981

International Court of Justice

H3981 – 0002

D/854

[illegible]

100 % = 70000 t

35 % = 24500 t

45 % = 31500 t } diff. 7000 t

Differenz zu 100 % 38500 t

[illegible] 7.) S. 121 Dr. Tr. [illegible] mit den Marionetten [illegible] [illegible]

S 130 15 [illegible] [illegible] [illegible] 7 8

S 131

S 132 Thes. 38 B

S 132 [illegible] [illegible] [illegible] 38 B [illegible] ?

041029

INTERNATIONAL MILITARY TRIBUNAL
NUDNBERG, GERMANY
GB Exhibit 460
Filed 20 May 1946.

H3981 - 0003

9.) Warum hat Deutschland sich nicht vor dem Kriege eine grosse U-Bootsflotte geschaffen, sodass es mit etwa 300 U-Booten in den Krieg hätte eintreten und entscheidende Erfolge hätte erringen können ? Warum bestand bei Kriegsausbruch die Mehrzahl der vorhandenen U-Boote aus 250 t - Booten ?

Als im Teil V Abschnitt II des Versailler Vertrages "Bestimmungen über die Seemacht" Deutschlands getroffen und in Art. 181 Zahl und Art der erlaubten Kriegsschiffe bestimmt wurden, hiess es ausdrücklich: "Es darf kein Unterwasserfahrzeug darunter sein". Alle Unterseeboote, Hebeschiffe und Docks für Unterseeboote mussten ausgeliefert , die in Bau befindlichen Unterseeboote vernichtet werden. Artikel 191 lautete: " Der Bau und der Erwerb aller Unterwasserfahrzeuge, selbst zu Handelszwecken, ist in Deutschland untersagt". Die Waffe, die sich im Kampf zur See als Deutschlands gefährlichste erwiesen hatte, sollte ein für alle Mal vernichtet werden. Diese Bestimmungen blieben in Gültigkeit bis zur Wiederherstellung der Wehrhoheit am 16.März 1935 = also fast 15 Jahre.

Aber wenngleich, wie dargestellt wurde, auf fast allen Gebieten der Rüstung bei der Marine lange Zeit vor dem 16. März 1935 der Versailler Vertrag dem Buchstaben und erst

041030

H3981 - 0004

recht dem Geiste nach übertreten, mindestens seine Übertretung vorbereitet worden ist, so ist dies doch wohl an keiner Stelle einerseits so frühzeitig und andererseits unter so erschwerten Umständen geschehen, wie beim Aufbau einer neuen U-Bootwaffe. Der Versailler Vertrag war nur einige Monate in Kraft (ab 10.1.1920), als er in diesem Punkte bereits übergangen wurde.

Schon [1] im Jahre 1920 verkauften Germania-Werft und Vulkan-Werft mit Zustimmung der Marineleitung Projektzeichnungen der Deutschen U-Kreuzer (U 142) und der Minen-U-Kreuzer (U 117) an Japan, das diese Projekte dem Bau eigener U-Kreuzer unter Aufsicht deutscher U-Bootskonstrukteure, z.T. unter persönlicher Leitung des früheren U-Boots-Chefkonstrukteurs der Germania Werft zu Grunde legte. Bei der Erprobung dieser ersten nach dem Kriege nach deutschen Projekten gebauten U-Boote (im Auslande) beteiligte sich 1925 - 1928 mit Zustimmung der Marineleitung ein ehemaliger Seeoffizier, der auf diese Weise seine als Mitglied der früheren Unterseeboots-Abnahmekommission erworbenen wertvollen Erfahrungen erhalten und ergänzen konnte.

1922 wurde bereits von 3 deutschen Werften in Holland unter holländischem Decknamen ein deutsches U-Boots-Konstruktionsbüro mit etwa 30 Jngenieuren und Konstrukteueren gegründet. 1925 baute eine holländische Werft nach den Projekten dieses Büros, das sich der finanziellen und persönellen Unterstützung der Marineleitung erfreute. Auch bei der Lösung dieser Frage ist Kapt.z.S. Lohmann massgeblich beteiligt

---

1) Die folgenden Angaben entstammen der bereits genannten Dienstschrift von Kapt.z.S. Schüßler, S. 38 ff.

gewesen - 2 500 t-U-Boote für die Türkei. Es folgte der Bau von 3 500 t und einem 100 t-U-Boot für Finnland, das einen deutschen Marineberater hatte, nach Plänen des "holländischen" Büros ~~nach Plänen~~ auf finnischen Werften. Die Probefahrt/en dieser Boote unter deutscher Leitung konnten zum ersten Male zur praktischen Ausbildung einer kleinen Zahl aktiver deutscher See- und Ingenieuroffiziere im U-Bootswesen ausgenutzt werden. Weiter folgten 3 U-Boote für Schweden -- schliesslich die besonders wertvollen und wichtigen Beziehungen zu Spanien.

In Spanien wurden von der Marine ~~xxx~~ beim König und bei Primo de Rivera 1927/28 die Möglichkeiten geschaffen für den Bau der ersten Typboote eines ganz den Forderungen der deutschen Marine entsprechenden U-Bootsprojektes von etwa 750 t auf der Werft von Echa Varietta in Cadiz. Schon im Herbst 1927 wurde von dem Chef der Marineleitung, Admiral Zenker, der allen innerpolitischen Schwierigkeiten zum Trotz die Verantwortung auf sich nahm, die Marine-Konstruktionsabteilung mit der Durchführung des Baues in Spanien beauftragt. Die Ausarbeitung des Projektes und die Anfertigung der Bauzeichnungen erfolgte bei dem holländischen Büro. Das Boot machte nach der Fertigstellung 1931 van Cadiz und Cartagena aus Probefahrten und Tauchübungen unter deutscher Leitung und mit deutschem, aus Offizieren, Ingenieuren, Schiffbaustudenten und Meistern bestehendem Personal. Der geplante Ankauf durch die spanische Marine wurde durch den politischen Umsturz in Spanien vereitelt. Erst 1934 gelang es, das Boot aus Spanien nach der Türkei zu überführen, deren Marine es gekauft hatte. Dieses nunmehr türkische

041032

H3981 - 0005

H3981 - 0006

U-Boot "Gür" ist das Typboot für "U 25" und "U 26" geworden.

Inzwischen war es 1930 gelungen auch in Finnland die Voraussetzungen für den Bau eines den militärischen Forderungen der deutschen Marine entsprechenden U-Bootes von 250 t zu schaffen. Grundlegend war dabei die Absicht, einen U-Bootstyp zu schaffen, der die unauffällige Vorbereitung einer möglichst grossen Anzahl von Einheiten für denkbar kurzfristigen Zusammenbau gestattete. Der neue Bootstyp musste also einerseits so klein und billig, dazu so einfach in der Herstellung und Handhabung wie irgend möglich sein; andererseits sollte er sich natürlich als voll kampfkräftig und bei jedem Wetter in Ost- und Nordsee verwendungsfähig erweisen. Dieser Forderung wird der 250 t-Typ in vollem Umfange gerecht, wie der Erfolg inzwischen bewiesen hat." (Dienstschrift Schüßler S. 45) Das finnische U-Boot war "der erste wieder in Deutschland ausgearbeitete und zur Ausführung gelangte U-Bootsentwurf"; nur für die Durcharbeitung im Einzelnen wurde noch das holländische Büro in Anspruch genommen.

Das finnische 250 t-Boot ist Typboot für "U 1" bis "U 24" geworden, allerdings wurde "U 7" bis " U 24" zur Verdoppelung des Aktionsradius verlängert und verbessert.

Der Bau und die genaue Erprobung des Typbootes war die Voraussetzung dafür, dass 1933/35 die Teile für "U 1" bis "U 24" lange vor dem Befehl zum Zusammenbau beschafft werden konnten und dieser selbst soweit vorbereitet wurde, wie es unter Wahrung der Geheimhaltung möglich war. Maschinen, Apparate und Zubehör für 12 Boote wurden in Kiel eingelagert, Baumöglichkeiten für gleichzeitig 6 U-Boote geschaf-

041033

H3981 - 0007

fen.

Auch die Einzelteile für die beiden 712 t-Boote "U 25" und "U 26" wurden vor der Erteilung des Befehls zum Zusammenbau geheim hergestellt und gelagert. Deshalb nahm der Zusammenbau dieser grösseren Boote nur 9 und 10 Monate in Anspruch. Immerhin ist dies ein Beweis dafür, wie notwendig im Interesse eines raschen Wiedererstehens der deutschen U-Bootswaffe gerade der Kleine 250 t-U-Bootstyp gewesen ist". Für die etwaige schnelle Beschaffung weiterer zahlreicher U-Boots-Einheiten im Ernstfall behielt dieser Typ so lange Bedeutung, bis eine neuere Entwicklung fertig vorlag.

Als im November 1932 der erste Umbauplan grösseren Stils für die Marine aufgestellt wurde, waren in ihm auch 3 U-Halbflottillen (16 U-Boote) vorgesehen. Die "Bildung einer Rahmenoragnisation für die U-Bootswaffe und Ankauf bezw. Inbaugabe von Unterseebooten" wurde für"vordringlich" und für bereits im ersten der drei Umbau-Zeitabschnitte, also im Jahre 1933 notwendig erklärt. Der 2. und 3. Abschnitt sollte dann den weiteren Ausbau bringen. Allerdings musste bereits im Umbauplan vom Chef der Marineleitung hinzugefügt werden: "Ankauf bezw. Inbaugabe von U-Booten erfolgt erst, wenn die politische Lage dies gestattet", und der Reichswehrminister behielt sich die Bestimmung dieses Zeitpunktes ausdrücklich vor [2]. Im Schiffbauersatzplan vom März 1934 stieg die Zahl der vorgesehenen U-Boote bereits auf 24 grosse (800 t) und 48 kleine (250t) [3]. Tatsächlich

---

2) Akte RWM A-9-1; Mar.B.Nr.20 120/32 Gkds.v.15.11.32
3) Akte M Wa Gkdos. A XXXVII/10; B.Nr. A IV a 1196/34 Gkdos.v.19.3.34

041034

H3981 – 0008

war aber ein "Ausbauplan auf lange Sicht" überhaupt noch nicht möglich, "da die politischen Voraussetzungen zu unsicher sind". Es waren Anfang 1935 [4] wohl 6 250 t Boote für den Zusammenbau vorbereitet, 6 - 275 t und 2 - 750 t-Boote in Vorbereitung ~~und~~ arbeit - für den Zusammebau der kleinen Boote waren etwa 4, für den der grossen etwa 10 Monate ab 1.2.35 nötig - aber alles andere war noch ganz unsicher. Insbesondere war die Gesamt-U-Bootstonnage, die von einer Konvention erwartet werden konnte, zunächst nicht zu übersehen. Es war damit zu rechnen, dass England sich bemühen würde, die deutsche Gesamttonnage so niedrig wie möglich zu halten. In diesem Falle musste während des Aufbaus der Waffe versucht werden, innerhalb der Gesamttonnage "eine möglichst grosse Zahl von noch ausreichend kampfkräftigen Einheiten zu schaffen". Und wieder einmal stand dieser hemmenden Ungewissheit die Forderung des Führers gegenüber, die Aufrüstung mit allen Mitteln zu beschleunigen, "um den erreichten Stand für den Augenblick etwaiger Verhandlungen, denen er auf die Dauer nicht ausweichen könne, möglichst hoch zu machen". Für den beschleunigten Bau standen Bootstypen von 275, 550, 750 und 900 t mit Bauzeiten von 10, 16, 16 und 20 Monaten und Kosten zwischen 1,2 und 4,5 Mill. Rmk. zur Verfügung. Wieder hiess es, der Bau weiterer kleiner Boote wirke sich arbeitstechnisch und geldlich besonders günstig aus, " da er sich an die bereits in Vorbereitung befindlichen kleinen Boote unmittelbar anschliessen würde".

Wenn bei dieser Sachlage für 1935 die "Inbaugabe zur Vorbereitung" von 12 - 275 t-, 6 - 550 t- und 4 - 900 t-Boote

---

4) Akte RWM A-17-1; A I ~~o~~p 11/35 v. 16.1.35

041.035

H3981 - 0009

für 1936 die von 6 oder 8 - 550 t-Booten vorgesehen wurde, so wird man dabei die zum damaligen Zeitpunkte geltenden strategischen Gesichtspunkte berücksichtigen müssen. Diese forderten 24 kleine Boote für Ost- und Nordseekriegführung "bis einschliesslich Biskya", sodann, da als vermutliche Gegner stets nur Frankreich und Russland, niemals aber England und die USA in Erwägung gezogen wurden, mittlere Boote für Fernverwendung ganz besonders im Mittelmeer gegen französische Truppentransporte. Für diesen Zweck empfahl sich auf Grund der ausgezeichneten Kriegserfahrungen, des ausreichenden Fahrbereichs und der verhältnismässig geringen Kosten das 550 t-Boot. Während das 750 t-Boot danach überflüssig erschien, galt das 900 t-Boot mit grossem Torpedo- und Minenfassungsvermögen als ein notwendiger Übergangstyp zu einem späteren verbesserten Boot.

Der Bau kleinerer Boote entsprang also von vornherein den verschiedensten Überlegungen: zunächst der Überzeugung, dass, abgesehen von Gegnern in der Ostsee, im Westen nur mit Frankreich, nicht mit England, als Gegner zu rechnen sein werde, sodann den Gesichtspunkten der geringen Bauzeit, der niedrigen Kosten, der bei Festsetzung einer niedrigen Gesamt-U-Bootstonnage verhältnismässig grossen Zahl von Booten - Überlegungen, die zum grössten Teil auch während der folgenden Jahre gültig geblieben sind.

Inzwischen aber kam am 18. Juni 1935 das deutsch-englische Flottenabkommen, das nicht nur die deutsche U-Bootstonnage auf 35 % der englischen festsetzte - und damit zum ersten Male seit dem Kriege überhaupt den Bau und die Einreihung von U-Booten in die deutsche Flotte

H3981 - 0010

gestattete - sodann auch auf längere Zeit das deutsch-englische Verhältnis so günstig erscheinen liess, dass mit einem Kriege gegen England nicht gerechnet, die Planung noch mehr nur gegen Frankreich ausgerichtet und daher zunächst weniger Gewicht auf die U-Boote gelegt wurde, als später nach dem Kriegseintritt Englands richtig erschien. Nur aus dieser ganz gegen Russland, Polen und Frankreich, dagegen garnicht gegen England gerichteten Einstellung lässt sich auch die gelegentlich aufgetauchte Ansicht erklären, Zerstörer seien wichtiger als U-Boote. Und als im Jahre 1936 die Forderung nach grösseren Booten für Operationen in weit entfernten, ausserhalb des Fahrbereich der 500 t-Boote gelegenenen Seegebieten gestellt wurde, geschah dies weniger unter dem Gesichtspunkt der aktiven U-Boot-Kriegführung in diesen Gewässern als zur Ausübung der unmittelbaren Handelsschutzes für wichtige deutsche Transporte über den Atlantik und überhaupt zum "Schutz der Seeverbindungen im Atlantik ..., ähnlich den Aufgaben, die sonst grösseren Überwasserstreitkräften zufallen" 5)

Deutschland hat sich wohl gerade auf dem Gebiet des U-Bootsbaues am wenigsten an die Grenzen des deutsch-englischen Vertrages gehalten. Unter Berücksichtigung der Grösse der bereits in Auftrag gegebenen Boote hätten bis 1938 etwa 55 U-Boote vorgesehen werden können. Tatsächlich wurden 118 fertiggestellt und in Bau gegeben 6).

Die Vorbereitungen für die neue U-Bootswaffe waren so

---

6) Chef Marinehaushaltsabt. B.Nr. E 311/42 Gkdos.v.29.11.42 (S.19)

5) Akte RWM A - 17 - 1; B.Nr. A Ia 1192/36 Gkd.s.v.8.6.36

B 041037

H3981 – 0011

frühzeitig, gründlich und umsichtig getroffen worden, dass bereits 11 Tage nach Abschluss des deutsch-englischen Flottenabkommens, welches den Bau von U-Booten gestattete, am 29.6.1935 das erste deutsche U-Boot in Dienst gestellt werden konnte. Der Ob.d.M. hat dann wieder im November 1936 auf Grund der militärischen und politischen Lage die grösste Tatkraft und Beschleunigung beim Ausbau der U-Bootsflotte "als eines besonders wertvollen und schlagkräftigen Teils unserer Rüstung zur See" den schärfsten Druck auf die am Bau beteiligte Rüstungsindustrie gefordert 7).

Durch den deutsch-englischen Vertrag vom 17.7.1937 wurde die deutsche U-Bootstonnage weiter erhöht. Sie stieg damit um 9.450 t und es erhob sich die Frage, wie diese zusätzliche U-Bootstonnage aufgeschlüsselt werden sollte. A IV hat für diese Aufschlüsselung bereits am 8.6.1937 Richtlinien aufgestellt, die mehr denn je die Möglichkeit eines deutsch-englischen Krieges und daher auch die wichtigsten Erfahrungen des U-Bootskrieges 1914-1918 ausser Acht liessen. Verteidigung und Handelsschutz, nicht Angriff waren nach diesen Richtlinien die ersten Aufgaben der Marine im Kriege: "Die Hauptaufgabe der Kriegsmarine ist der Handelsschutz. Der Angriff auf die Seeverbindungen des Gegners ist erst eine weitere Aufgabe, deren Durchführung von den Kräften abhängt, die nach der Kräftezuteilung an die Hauptaufgabe noch verfügbar sind". Diese Einstellung wurde damit begründet, dass die gesicherte Zufuhr für die eigene Kriegführung entscheidend, die Gefährdung oder Unterbrechung der feind-

---

7) Akte RWM A-17-1; B.Nr. M 2714 vom 11.11.36

041038

H3981 – 0012

lichen Zufuhr in einem Zweifrontenkrieg nicht entscheidend sei. Weiter hiess es: "Der Schwerpunkt der Handelsschutzaufgabe liegt in den heimischen Gewässern und vor deren Zugängen. Diversionen in den Atlantik usw., soweit sie im Interesse dieses Schwerpunktes durchgeführt werden, bedeuten keine Schwerpunktverlagerung". Die Durchführung dieser Hauptaufgabe erforderte neben den Überwassereinheiten eine 'Mindestzahl' von U-Booten. "Für eine freizügige operative Verwendung für die "Aufgaben des Angriffs auf die feindlichen Seeverbindungen" und unabhängig von den Bindungen der Handelschutzaufgaben, bleibt deshalb nur ein Teil der U-Bootsflotte neben den Hilfskreuzern zur Verfügung".

Bei einer solchen Einstellung war es natürlich, dass zunächst eine möglichst grosse Zahl von 250 t-Booten für die heimischen Gewässer gefordert, die Vergrösserung des Deplacements - "die letzten Endes auf Kosten der Zahl der Einheiten geht" - für "weder zweckmässig noch erforderlich" gehalten wurde. 33 - 250 t-Boote und 10 500 t-Boote, neben den Schulbooten, schienen für diese Hauptaufgabe in einem Zweifrontenkrieg zwar eine Mindestforderung, aber auch ausreichend. Die übrig bleibende Tonnage sollte für die operative U-Bootkriegführung in ausserheimischen Gewässern auf verschiedene Typen verteilt werden, wobei A I den weiteren Bau von 5 500 t- und 2 740 t-Booten forderte. Diese Neuforderung, mit der A I "zunächst die Mindestforderung für die U-Bootskriegführung erfüllt" glaubte, ergab 6.215 t, also einen Restbestand von etwa 3.200 t. Und A I hielt es nicht für nötig, diesen Rest für den sofortigen Bau kleinerer oder

044039

H3981 – 0013

grösserer Boote auszunutzen, sondern befahl die Bereitstellung dieser Tonnage für 2 U-Kreuzer-Projekte, die aber noch nicht baureif waren 8).

Die Erklärung des Führers im Mai 1938, er müsse damit rechnen, dass England in einem Kriege zwischen Deutschland und Frankreich auf der Gegnerseite stehen werde, ist nach den obengenannten Überlegungen für keinen Teil der Kriegsmarine von grösserer Bedeutung gewesen als für die U-Bootswaffe. Nun wurde vom Führer nicht nur "schnellstes Erreichen der 100 % U-Boote nach erfolgtem Befehle hierzu" verlangt, sondern auch die mobmässige Vorbereitung des schnellen Baues einer grösseren Zahl verbesserter 500 t-Boote -(gegen die AIa wenige Tage später zugunsten der kleinen Boote Einspruch erhob -) durch Bereitstellung von Einzelteilen und Vorbereitung von Werften 9). Noch immer aber hielt man sich auch in diesem Stadium an die Abmachungen des deutsch/englischen Vertrages. So sollten nach der Feststellung des Ob.d.M. die Verhandlungen mit England zur Erreichung der 100 % U-Boote (70.000 t) am 1.10.38 beginnen und Ende 1938 abgeschlossen sein, sodass der tatsächliche Baubeginn am 1.1.39, also 7 Monate nach der Aufstellung der Forderung erfolgen könnte, obgleich eine stärkere Belegung der Werften mit U-Boots-Neubauten als bis dahin vorgesehen, möglich und die Steigerung der Neubauten um 50 %, d.h. von jährlich 24 auf 36 Boote durchführbar war. Nur die Motore und Sehrohre ~~waren~~ am 25.5.38 ~~bereits~~ vorsoglich bestellt 10).

Als der Ob.d.M. am 19.8.38 Massnahmen zur Fertig-

---

8) Akte OKM 1/Skl. IIIa 14-2;B.Nr,AIa 576/37 Gkds.v.8.6.37
9) Akte OKM 1/Skl. IIIa 3-3; 24.5.38
10) Akte OKM 1/Skl. IIIa 3-3; AVa 7127/38 Gkds.v.25.5.38

F 041040

H3981 – 0014

S 161

Obgleich eine stärkere Belegung der Werften mit U-Bootsneubauten und deren Steigerung um 50 % von 24 auf 36 Boote sofort möglich gewesen wäre, sollten doch auf Befehl des Ob.d.M. zunächst die Verhandlungen mit England über die Erreichung der 100 % U-Boote (70.000 t) am 1.10.1938 begonnen werden. Ihren Abschluss erwartete man für Ende 1938. Und der tatsächliche Baubeginn der zusätzlichen Quote wurde demgemäss erst für den 1.1.1939 vorgesehen.

B 041040/A

H3981 – 0015

stellung aller geplanten Schiffe bis 1944 forderte, wurde ihm erwidert, dass die Erreichung der 100 % U-Bootstonnage mit (England sogar bis zum 1.9.42 möglich) sei, wenn die Belegschaften der in Frage kommenden Werften um je ca. 1.000 Mann erhöht würden [11]. Zehn Tage später forderte 1.Abt.Skl. bereits über die 100 % hinaus 30 weitere Boote besonders für die Nahverwendung [12].

Trotzdem wird man bei der Beantwortung der gestellten Fragen beachten müssen, dass die U-Boote sich auch im Jahre 1938 noch keineswegs der allgemeinen, absoluten und jede anderen Waffe übertreffenden Wertschätzung erfreut haben, die ihnen seit Ausbruch des Krieges wie etwas selbstverständliches zugefallen ist.

Das Kriegsspiel im Herbst 1938, dem der Gedanke eines Krieges Deutschland-Italien gegen England-Frankreich im Jahre 1943 zu Grunde lag, sah noch nach 2monatiger Kriegsdauer für ozeanische Kriegführung jeweils nur 20 U-Boote am Feind vor und zwar in den ~~verschiedensten~~ westindischen Gewässern, vor den Ostküsten der USA und Kanadas, vor den Westküsten Englands, Frankreichs und Nordafrikas sowie im Südatlantik [13]. Und bei der Schlussbesprechung dieses Kriegsspieles heisst es bei der "Besprechung des Atlantikprobelems" ganz in Übereinstimmung mit der Anlage des Spieles: "Das Beispiel des Kriegsspieles zeigt, welche ausschlaggebende Bedeutung der Wahl des Handelsstörertyps zukommt. Ein Kampf um die Seeverbindungen, der wie im Weltkriege fast ausschliesslich mit U-Booten geführt wird, erlaubt es dem Gegner, fast sämtliche Typen seiner Überwasserstreitkräfte für seine Schutzaufgaben einzusetzen,

---

11) Akte OKM 1/Skl.IIIa 3-3; Anlage zu AVs 7396/38 Gkds.v. 20.8.38

12) Akte OKM 1/Skl.IIIa 3 - 3; 29.8.38

13) Kr Gkdos. 44/38 und 4/39

041041

H3981 - 0016

da bis auf das einzelne Bewachungsfahrzeug fast alle anderen Typen dem U-Boot im Überwassergefecht überlegen sind und schon durch das Unterwasserdrücken des U-Bootes die schnelleren beweglichen Angriffsobjekte sich in vielen Fällen den U-Bootsangriffen entziehen können. Die Bildung von Geleitzügen erschwert den einzelnen U-Booten durch die konzentrierte Abwehrkraft die Angriffsmöglichkeiten und vermindert in hohem Masse die Wahrscheinlichkeit, Angriffsobjekte zu finden und an sie heranzukommen. Sobald aber nicht nur U-Boote, sondern auch andere Überwasserstreitkräfte (für den Kreuzerkrieg) gegen die feindlichen Seeverbindungen angesetzt werden, ändert sich das Bild". Die Hauptwirkung im Kampf gegen Englands Handelswege erwartete man nämlich nicht vom U-Boot sondern von Handelsstörern in Form von schweren Kreuzern und Panzerschiffen. Sie, so schloss man, zwängen den Gegner zur Zersplitterung seiner schweren Streitkräfte. Und in diesem Umstand sah man "die grössten Möglichkeiten einer Kreuzerkriegführung auch mit zahlenmässig weniger Streitkräften gegenüber einem zahlenmässig überlegenen, aber an Schutzaufgaben gebundenen Gegner. (Es sei erwähnt, dass die Franzosen 1938 (im Falle eines) Kriegsausbruches sofort "stärkere U-Bootsverbände Deutschlands und Italiens auf den Handelsstrassen und vor den französischen Häfen erwarteten " - Vortrag Korv.Kpt.Teubner vor den Kriegsspielteilnehmern über Funkaufklärung (S.117)-und entsprechende Massnahmen vorbereiteten.) Der damalige F.d.U. hat an diesem Kriegsspiel teilgenommen. Es ist aber nicht bekannt, ob er gegen diese allen Weltkriegserfahrungen und offensichtlich auch seinen eigenen Anschauungen widersprechende Vorstellung vom Kampf gegen die Zufuhren nach England

041042

H3981 - 0017

während des Kriegsspieles Einspruch erhoben hat. Es scheint, als ob er es nicht getan hat - dagegen hat er 7 Monate später im Kriegstagebuch F.d.U. West bedauert, dass ~~er~~ nicht schon früher Gewicht auf eine starke U-Bootswaffe gelegt worden ist - denn sonst wäre doch die Formulierung der Schlussbesprechung vielleicht etwas anders ~~KENEXER~~.ausgefallen. Die entsprach offenbar der damals allgemein gültigen Auffassung. Denn auch die bereits verschiedentlich genannte"Denkschrift Skl. Seekriegführung gegen England ....", deren Bearbeiter, Freg.Kpt. Heye, auch an der Schlussbesprechung des Kriegsspiels nicht unbeteiligt gewesen ist, war doch selbst dieser äussersten kriegerischen Bedrohung gegenüber, deren Grösse nach den Erfahrungen des Krieges der Jahre 1914-18 kaum ~~ü~~überschätzt werden konnte, keineswegs zu einem begeisterten Votum für U-Boote und nichts als U-Boote gekommen. Im Krieg gegen Englands überseeische Verbindungen wurden ihnen Minenkrieg und Fernaufklärung als Hauptaufgaben zugedacht , darüber hinaus auffallend wenig Erfolge in Aussicht gestellt, während - im Hinblick auf die Zeit etwa nach 1944 - der Kreuzerkrieg vorwiegend unter der Voraussetzung behandelt wurde, dass Deutschland "eine zur ozeanischen Kriegführung befähigte Flotte" besässe und daher Kreuzerkrieg mit allen Typen vom U-Boot bis zu Schlachtkreuzern vorwiegend in gewissen Gruppen führen könne. Nach Abwägung aller kriegerischen Wahrscheinlichkeiten im Handelskrieg und im Krieg gegen die englische Kriegsflotte ergab sich: "Eine vollständige und dauernde Sperrung der englischen Häfen und für den U-Bootseinsatz geeigneter enger Wasserstrassen durch U-Boote ist aber bei der starken Abwehr gegen U-Boote und Minen

041043

nicht zu erwarten. Der U-Bootskrieg wird in erster Linie durch Minen, gelegentlich auch durch Torpedo und Artillerieeinsatz Störungen im englischen Seeverkehr vor den Stützpunkten und in Küstenvorfeldern hervorrufen. CSchwerwiegende Störungen werden gegen England nur dann zu erreichen sein, wenn eine grosse Zahl von Booten zum laufenden Einsatz zu Verfügung steht, Solange sich ein deutscher Kreuzerkrieg im wesentlichen auf den Einsatz von U-Booten beschränkt, ist die britische Flotte in ihrem Kern selbst nicht gebrochen, da für die Abwehr von U-Booten zahlreiche kleinere Einheiten und Hilfsschiffe ausreichen und in genügender Zahl zur Verfügung stehen ....."

Und damit wird bereits die eigentlich entscheidende Frage berührt: Warum sind nicht vor Kriegsausbruch vielmehr, warum sind, kaum übertrieben gesagt, schon vor dem Herbst 1939 nicht fast nur U-Boote gebaut worden? Wieweit die von England- z.T. wohl aus durchsichtigen militär-politischen Überlegungen - als sehr erheblich hingestellte Verbesserung der U-Bootsbekämpfung seit 1918 die deutschen geringen Erwartungen in Bezug auf den Einsatz grösserer U-Bootszahlen beeinflusst hat, ist aus dem vorliegenden Material abgesehen von den allgemein gehaltenen Andeutungen in der Denkschrift SKl und in der Schlussbesprechung des Kriegsspieles direkt nicht zu erkennen. Man kann nur feststellen, dass derartige Bedenken bei der Bemessung der Bauvorhaben in den einzelnen Neubauplänen schriftlich niemals geltend gemacht und an keiner Stelle des umfangreichen durchgearbeiteten Materials auch nur erwähnt worden sind. Es soll hier auch von allen technischen, arbeits- und materialeinsatzmässigen Schwierigkeiten abge-

041044
H3981 - 0018

H3981 - 0019

sehen werden, die vielleicht hätten überwunden werden können, auch von der ausschliesslich gegen England gerichteten Drohung, die in einem solchen Bau über alle Vertragsgrenzen hinaus unbestreitbar gelegen hätte. Der tiefste Grund ist nicht in solchen Fragen zu suchen, sondern er liegt viel einfacher. Eine U-Boot-Macht ist noch längst keine Seemacht. Deutschland aber hatte seit 1933 in steigendem Masse Wunsch und Absicht, eine Seemacht zu werden. Gewiss wird jede Flotte für den Kriegsfall gebaut, so auch die deutsche Flotte. Sie wurde aber nicht für den Kriegsfall im Herbst 1939 gebaut, sondern unter der - man wird sagen dürfen: berechtigten - Hoffnung, dass der Friede zumindesten noch eine Reihe von Jahren wohl gefährdet, aber erhalten bleiben würde. Darum die Festsetzung des Flottenaufbau-Zieles für das Jahr 1944. Bis zu diesem Termin sollte eine, nach normalen Anschauungen, organische Flotte aufgebaut sein, eine Flotte, in der die einzelnen Schiffsklassen u.=typen in einem Zahlenverhältnis zueinander standen, welches den üblichen Anschauungen entsprach und nur durch die besondere geographische Lage Deutschlands etwas modifiziert werden konnte, was z.B. daraus hervorgeht, dass im Z-Plan für 1948 an U-Booten 27 über 1.000 t, 62 von 700 t, 100 von 550 t und 60 von 250 bis 350 t, also insgesamt 250 U-Boote vorgesehen [illegible], dass weiterhin die Gross-Kampfschiffe mit langen Bauzeiten und die U-Boote als wichtigste Typen des deutschen Flottenaufbaues anerkannt worden waren. Aber auch diese geographische Lage war nur in ihrem Zentrum, nicht an der Peripherie unveränderlich. Deutschland hatte Ursache, darauf zu rechnen, dass ihm bis 1944 Kolonien und damit Flotten-

041045

H3981 - 0020

stützpunkte zurückerstattet sein würden. Schon wurden in weitgespannten Bauprogrammen koloniale Kanonenboote und andere Schiffstypen für koloniale Gewässer berücksichtigt. Es musste mit schnell steigendem Warenaustausch zwischen der deutschen Heimat und den Kolonien gerechnet und der für diesen nötige militärische Schutz vorausschauend geplant werden. Es ergaben sich weiter für den Kriegsfall aus dem Vorhandensein von kolonialen Stützpunkten angesichts der grossen Fahrbereiche moderner Kreuzer und Panzerschiffe seekriegerische Möglichkeiten, welche das U-Boot wohl, wenn nicht in den Hintergrund, so doch erst recht auch nicht in den Vordergrund schoben. Im Ziele des deutschen Flotten- und allgemeinen Machts- und Staatsaufbaues lag es, eine an Stärke Englands ähnliche Welt- und Seemacht zu werden, nicht nur eine U-Bootsmacht ersten Ranges mit allen ihren engen Grenzen und trotzdem eindeutig offensiven Drohungen. Wenn es immer wieder als das eine Unglück bezeichnet werden muss, dass Deutschland 15 Jahre in den Fesseln des Versailler Vertrages gelegen hat, so besteht das andere Unglück darin, dass der Krieg für die nur langsam aufzubauende deutsche Flotte wenigstens 5 bis 10 Jahre zu früh ausgebrochen ist. Diese Verhältnisse wird man immer wieder bedenken müssen, wenn man die Ereignisse des letzten Vorkriegsjahres betrachtet und dort nicht letzte Vorbereitungen für den Krieg, sondern nach wie vor - und höchstens beschleunigt - Massnahmen für den Aufbau einer organischen Flotte erkennt, wenn man diese Massnahmen mit historischem Verständnis und nicht mit ungerechter aus der klügeren Gegenwart rückwärts schauender Kritik beurteilen will. Solche Gesichtspunkte

041046

H3981 – 0021

sind auch nicht nachträgliche Ergebnisse einer übertrieben pragmatischen Geschichtsschreibung, sondern durchaus schon vor 5 Jahren zur Berücksichtigung empfohlen worden. Der Flottenchef, Admiral Carls, hat in seiner Stellungnahme zur "Denkschrift SKl" bei voller Zustimmung zu deren Grundgedanken der Weltmachtstellung, des Kolonialbesitzes, gesicherter Seeverbindungen und freien Zugang zum Atlantik und bei Berücksichtigung des im Kriegsfall wahrscheinlich defensiven Verhaltens der Heimatflotte gegenüber der Feindflotte es doch für "erforderlich (erklärt), neben genügend U-Booten, Minenlegern und leichten Streitkräften unter ein Minimun an schweren Streitkräften (Schlachtschiffen) als Rückhalt nicht herunter zu gehen". Er hat dabei 20 Schulboote, 90 Boote für die heimusche, eine unbestimmte Zahl von Booten für die Auslandkriegführung und Materialbereitstellung für den schnellsten Bau von weiteren 100 U-Booten für ausreichend gehalten [14]. Bedenkt man, dass bei Kriegsausbruch also ein Jahr nach Aufstellung dieser Forderungen 32 - 250 - 350 t-, 60 - 500 t-, 34 - 700 t- und 10 über 1.000 t-U-Boote fertig oder in Bau waren [15], so erscheint das Ergebnis nicht unbedingt unbefriedigend.

"Nach Abschluss der politischen Entwicklung der letzten Monate und angesicht der daraus entstandenen politischen Lage" hielt der Ob.d.M. am 1.11.38 dem Führer Vortrag über den Ausbau der Flotte. Bei dieser Gelegenheit erhielt er die Weisung, den Ausbau der Marine "in dem bisher vorgesehenen Umfang und Tempo ohne jede Einschränkung mit allem Nachdruck als besonders vordringlich zu fördern". Über dieses Baupro-

---

14) Akte RWM A-24-2; September 38

15) K III M Nr. 320/43 ~~44~~ Gkdos. - Chefsache v.30.1.43

041047

H3981 - 0022

gram hinaus sollten nun aber noch "bestimmte weitere Schiffstypen, die für die möglichen zukünftigen Kriegsaufgaben besonders wertvoll und dringlich sind", ausserordentlich berücksichtigt werden. Dazu gehörte, dass jetzt - wenigstens 11 Monate vor Ausbruch des Krieges - die volle Ausschöpfung (100 %) der im Flottenvertrag mit England möglichen Tonnage für den Ausbau der U-Bootsflotte durchgeführt werden sollte[16]. Die entsprechende Mitteilung an die englische Regierung erfolgte erst am 18. Januar 1939. Diese bevorzugte Erstellung bestimmter Schiffstypen bedeutete aber bei den U-Booten, wie 1.Abt.Skl.IIIa zwei Wochen später ausführte [17], auch nur, dass bis zum Jahre 1943 das U-Bootsprogramm an U-Kreuzern sowie Minen- und Fernverwendungsbooten "ganz durchgeführt" sein sollte, also nach dem Z-Plan, der ursprünglich bis 1948 galt, 189 U-Boote von 550 bis über 1.000 t fertiggestellt sein mussten. Doch stellte sich bei einer Berechnung der Stahlkontigente und Werftkapazitäten schon eine weitere Woche später heraus, dass bis Ende 1943 insgesamt "wahrscheinlich höchstens" 113 bis Ende 1945 100 weitere U-Boote aller Typen fertiggestellt sein konnten [18].

Als sich dann im Laufe des Jahres 1939 unser Verhältnis zu Polen ständig mehr zuspitzte, ist doch wohl immer noch erwartet worden, dass ein aus diesem diplomatischen Konflikt entstehender Krieg auf die beiden Mächte beschränkt bleiben, Frankreich und auf jeden Fall England also nicht

---

16) Akte BZ 221 Bd. 6 (S.141); AV s 7708/38 Gkds.v.7.11.38

17) Akte OKM 1/Skl.IIIa 3-4; 1993/38 Gkds.v.17.11.38

18) Akte OKM 1/Skl.IIIa 3-4; AV s 7780/38 Gkds.v.25.11.38

041048

H3981 – 0023

zu den Waffen greifen würden.

Nur unter dieser Voraussetzung ist zu verstehen, dass nun in den letzten ~~Wochen~~ Monaten vor Kriegsausbruch, da dieser mindestens nicht unwahrscheinlich war, nicht allein an dem allgemeinen Flottenaufbauplan festgehalten wurde, sondern auch der Mob-Plan nur den Bau von monatlich 3 kleinen, 4 mittleren und 2 grossen U-Booten vorsah, weil, [wie in der Sitzung (bei K über die Frage des Flottenaufbaues) am 11.11.42 erklärt worden ist] ~~bei~~ dem Kriege gegen Polen der Schwerpunkt bei den Zerstörern liegen würde. Sinngemäss ist dann, als der Krieg die unerwarteten Ausmasse annahm, schon im Herbst 1939, als das U-Bootsvorhaben "praktisch verdreifacht" [19] wurde, die dazu nötige Werft- und Materialkapazität aus der Zerstörerkapazität entnommen worden, wo sie 3/4 bis 1 Jahr später angesichts der Verluste im Norwegen-Unternehmen und angesichts der Verlängerung der zu bewachenden Küsten von Nordnorwegen bis Westfrankreich ebenso sehr fehlte.

---

19) K III M Nr.320/43 Gkdos. Chefsache v. 30.1.43

041049

H-3981

D 854

G. B. EXHIBIT T

N° 460.

filed May 20
1948

B041027

23

H3981 – 0024

Exhibit GB 460

H3981 – 0025

B 041028

Certificate No. 1854 (Place) Nürnberg

(Date) 15th May 1946

CERTIFICATE.

I, Kenneth H. M. Duke, Major, British Army, of the British War Crimes Executive (European Section), hereby certify that the attached document, consisting of twenty one { ~~typewritten~~* / photostated / ~~mimeographed~~ / ~~handwritten~~ } pages and entitled 9) Warum hat Deutschland sich nicht vor dem Kriege eine grosse U-Bootsflotte geschaffen, dated ——, † is ~~the original~~* / a true copy of a document which the British Admiralty ‡ delivered to me in my above capacity, in the usual course of official business, as ~~the original~~* / a true copy of a document taken from the files of Viceadmirals ASSMANN & GLADISCH found in German archives, records and files captured by military forces under the command of the Supreme Commander, Allied Expeditionary Forces.

Kenneth H. M. Duke
Major

* Strike out inapplicable words.

† If no title and date to document, use some brief description relating to subject matter sufficient to serve as identification. For example, "relating to Persecution of Jews at Dachau," giving date of document, if any.

‡ Name of Agency from which received.

[30565—1]

21 Photostats